



LE COÛT DU  
**DEPLACEMENT**  
DES PERSONNES

Cellule syndicale de **MOBILITÉ**



# 1 INTRODUCTION

Au cours de ces dernières décennies, on a assisté à un allongement général des distances parcourues pour les déplacements, quels qu'en soient les motifs, et à un recours accru de la voiture particulière, en raison notamment de nos habitudes de vie et de consommation.

Or, la mobilité n'est pas gratuite. Elle peut s'avérer, au contraire, bien plus chère qu'on ne le pense. En effet, même si on croit que l'utilisation d'un mode de transport ne représente pas grand chose en termes de coûts, le prix à payer est difficile à cerner et est, pour partie, à charge de l'ensemble de la collectivité. Les coûts indirects représentent justement cette partie « cachée » du coût du transport <sup>1</sup>. Ils sont notamment, les moins chiffrables et pèsent le plus lourdement sur la société. Ces coûts « indirects » se distinguent des coûts « directs »<sup>2</sup>, supportés par les conducteurs et/ou les passagers des véhicules. Là aussi, la part qu'ils représentent dans le budget d'un ménage n'est pas négligeable et est très souvent sous-évaluée.

Si on met en lien l'augmentation des distances parcourues, constatée ces derniers temps avec les coûts réels qu'ils génèrent, on peut très vite constater que le droit à la mobilité et à l'accessibilité, qui est un droit fondamental pour bénéficier d'une vie sociale et professionnelle riche, n'en n'est, en définitive pas un. Trop de travailleurs ou de demandeurs d'emploi ne peuvent se permettre le luxe d'acheter une, voire deux voitures et/ou de se déplacer en transports en commun, faute de moyens. Cet handicap est d'autant plus important que la tendance de notre société est au tout à la voiture.

Face aux difficultés de plus en plus grandes en terme de gestion du trafic routier et du coût que représente la mobilité individuelle des personnes, les responsables politiques réfléchissent à la manière dont certains coûts, supportés actuellement par la collectivité, pourraient être pris en charge par la personne conduisant principalement un véhicule ou un camion. On parle ainsi d'internalisation des coûts. Si cette analyse peut être considérée comme tout à fait juste d'une manière globale, elle peut également s'avérer être une catastrophe sociale pour certaines catégories de travailleurs ou de personnes n'ayant pas d'autre choix que de prendre leur voiture, faute de transports en commun.

1 Cfr. Définition des coûts indirects à la page suivante.

2 Cfr. Définition des coûts directs à la page suivante.

C'est, notamment, pour toutes ces raisons que la CSC a décidé de conscientiser ses membres aux coûts réels de la mobilité, qu'ils soient supportés par les usagers, les producteurs, les individus, les entreprises ou encore les pouvoirs publics, en vue de leur permettre de faire le choix le plus judicieux sur le type de mobilité qu'ils souhaitent.



Cette prise de conscience doit se faire dans le cadre d'une mobilité bien pensée, permettant également le développement économique et social de chacun. La connaissance des coûts réels de la mobilité est une étape nécessaire à l'élaboration d'une politique de mobilité durable qui intègre à la fois des objectifs de croissance économique, de solidarité, de bien-être et de sauvegarde de l'environnement. Tout est question d'équilibre et de nuance.



## DÉFINITION DU COÛT RÉEL DU TRANSPORT

Le coût réel du transport est le coût supporté par l'utilisateur, le producteur, les individus, les entreprises et les pouvoirs publics. Pour le définir, il importe de distinguer les coûts directs, des coûts indirects.



### COÛTS DIRECTS

Les coûts directs sont les coûts supportés par l'utilisateur bénéficiaire de sa mobilité. Parmi ces coûts, ceux les mieux connus des usagers sont, bien sûr, les coûts financiers même s'ils sont souvent sous-estimés (carburant, achat ou location du véhicule, assurances, dépréciation du véhicule, etc).

A côté de ces coûts financiers, d'autres coûts – plus difficilement chiffrables – représentent pour l'essentiel le temps passé dans l'activité de transport, les dommages causés à sa propre santé (stress, fatigue, dépression, etc).

La valeur donnée au temps reste une notion subjective variant selon un certain nombre de critères (durée du trajet, temps pour trouver une place de parking, motif du déplacement, mode de transport utilisé,..).



### COÛTS INDIRECTS

Les coûts indirects sont ceux que l'utilisateur ne supporte pas lorsqu'il se déplace. Ils n'apparaissent pas comme des éléments évidents, en principe, dans le choix de son mode de déplacement, étant donné qu'aucun prix n'y est associé.

De même que pour les coûts directs, une distinction peut être faite entre les coûts financiers tels que les coûts :

- d'infrastructures, financés :
  - pour ce qui est des routes, par les Régions et les Communes, respectivement pour les autoroutes, les routes régionales ou communales



- pour ce qui est des rails de chemin de fer, du matériel roulant (wagons), du RER, etc par l'État Fédéral
  - pour ce qui est des rames de trams et de métros par la Région
  - des accidents de la circulation, pris en charge par l'INAMI et donc financés par la collectivité
- et les autres coûts non-financiers:
- pollution atmosphérique et sonore, financée par la collectivité

*Le volume du trafic sur les autoroutes, exprimé en véhicules par kilomètre, a augmenté de 45% entre 1990 et 2000. Le nombre d'accidents corporels a augmenté sur la même période de 58 % et le nombre de personnes décédées de 17%.<sup>4</sup>*

A titre d'exemple, pour l'année 2001, ces coûts étaient estimés à 20 milliards d'euros.<sup>3</sup>

### ► Accidents

En matière de sécurité routière, la Belgique, bien qu'en progrès, comptabilise encore un nombre trop important de blessés ou de tués sur ses routes.

Les accidents peuvent toucher le conducteur et/ou le passager d'un véhicule ou d'un transport en commun, le piéton et le cycliste. Ils peuvent soit provoquer des blessures graves ou légères, temporaires ou permanentes à l'accidenté, soit conduire à sa mort.

Les coûts médicaux<sup>5</sup>, la perte de capacité de travail, la valeur d'une vie humaine, les dommages matériels, les frais administratifs, les frais de justice, les dépenses de la police de la route, les dépenses des services de secours, etc., sont autant d'éléments à prendre en compte dans l'évaluation des coûts.

### ► Infrastructure

Les coûts indirects liés à l'infrastructure comprennent les coûts d'investissement, d'entretien, de fonctionnement, de personnel des voiries communales, régionales, et provinciales. Ils sont estimés à 1 milliard 240 millions d'euros/an.

A cela s'ajoute la dette liée aux infrastructures d'un montant de 421 millions d'euros/an.

Or, pour le seul maintien des routes en bon état, il faudrait prévoir un budget annuel d'un peu moins de 2 milliards d'euros.<sup>6</sup>

3 L. GILLIEUX, « Train et environnement : la voie vers une mobilité durable, SNCB Communication, septembre 2001, 36p.

4 A noter une diminution de 17% du nombre de tués entre 2001 et 2002 et une diminution de 4 % des personnes blessées gravement ou légèrement sur nos routes entre 2000 et 2001 ( Données INS).

5 Soins hospitaliers ou non, frais d'ambulance, frais de traitement, coûts des analyses médicales et frais nécessaires à la guérison.

6 W. DEBAUCHE, «La route, acteur de la mobilité et de l'économie», Centre de Recherches Routières, 2000, 39p.

7 Rapport annuel de la SNCB 2003 : Les comptes.

A côté des infrastructures routières, il y a encore les investissements en infrastructures ferroviaires d'un montant de 1,3 millions d'euros<sup>7</sup> en 2003.

### ► Congestion

Si le premier effet de la congestion est la perte de temps, il faut souligner les effets particulièrement nuisibles qu'elle exerce sur l'environ-



nement. En effet, l'émission de polluants atmosphériques est directement liée à la consommation du véhicule et donc de la vitesse et de la congestion. Ce qui veut dire qu'un véhicule à l'arrêt, est beaucoup plus polluant qu'un véhicule roulant à vitesse constante.

A cela, s'ajoute l'augmentation de la consommation du carburant pendant les bouchons, avec les effets que cela peut avoir en termes de pollution, d'augmentation du stress et de risques d'accidents.

De plus, la congestion touche à la fois l'automobiliste qui perd du temps et les autres automobilistes, covoitureurs ou usagers des transports en commun, ce qui diminue l'efficacité des alternatives à l'automobile.

C'est pourquoi, il faut lutter contre la congestion qui s'avère plus que dommageable pour la santé et l'environnement en utilisant d'autres modes de transport collectifs qui auront pour effet de réduire le nombre de véhicules sur la route et donc, de fluidifier le trafic.

***A titre d'exemple, chaque litre d'essence consommé par une voiture produit, en moyenne, 2,4 kg de CO<sub>2</sub>. Si chaque voiture belge diminuait sa consommation moyenne d'un litre, 12.000 tonnes de CO<sub>2</sub> seraient ainsi évitées tous les 100 km.<sup>8</sup>***

***Les coûts externes de pollution de l'air sont de 2% pour le train contre 92% pour le trafic routier dont 57% pour la voiture<sup>11</sup>.***

***Par contre, les bus ou les trains produisent en moyenne, 3 fois moins de CO<sub>2</sub> par passager et par kilomètre parcouru<sup>12</sup>.***

### ► Pollution atmosphérique

Chaque mode de transport contribue plus ou moins fort aux émissions de matières polluantes<sup>9</sup>, à la dégradation de la santé des gens<sup>10</sup>, à la contamination de notre faune et de notre flore, à l'augmentation du bruit, à l'épuisement des ressources en pétrole, à l'aug-

mentation d'émission de mauvaises odeurs et de produits toxiques, à la dégradation du paysage et à l'utilisation du sol.

8 Eco-consommation, « Mieux utiliser sa voiture », Fiche n°119, Septembre 2003.

9 Le monoxyde de carbone CO émis principalement par les véhicules à essence en milieu urbain, les particules PM10, émisés essentiellement par les véhicules circulant au diesel et le dioxyde de carbone CO<sub>2</sub>.

10 Le trafic routier cause le plus de dommages à la santé par l'émission de particules ayant un caractère cancérigène. A côté de cela, les polluants peuvent provoquer des irritations, la diminution de nos réactions immunitaires, etc.

11 L. GILLIEAUX, « Train et environnement : la voie vers une mobilité durable, SNCB Communication, septembre 2001, 36p.

12 Eco-consommation, « Mieux utiliser sa voiture », Fiche n°119, Septembre 2003.



### Coûts externes de la pollution atmosphérique (en □ /voy-km et par véh-km) en 1997

Voiture		Bus	
Heures pleines	Heures creuses	Heures pleines	Heures creuses
188 millions □	439 millions □	23 millions □	545 millions □

*Savez-vous que plus de 30% des trajets en ville effectués en voiture font moins de 2 km ? Or, c'est à ce moment-là que le véhicule consomme le plus car le moteur est à froid.*

*Ex : En heure de pointe, un tram en double rame peut transporter jusqu'à 260 personnes, ce qui correspond à plus de 2 bus articulés ou à plus de 200 voitures particulières. Et sur une journée, il transporte la même quantité de personnes que 40 à 50 voitures.*

#### ► La perte en qualité de vie

Une des formes importantes d'atteinte à notre qualité de vie réside dans le bruit excessif. Cela conduit notamment, à l'accélération de l'exode urbain et à une politique d'aménagement du territoire de plus en plus morcelée car les gens qui en ont la possibilité s'installent dans des zones vertes et plus calmes.

A côté de cela, l'usage important de la voiture, réduit l'espace disponible des voiries pour les autres modes de transport. A ce niveau-là, les transports en commun sont plus économes.

*« ... les longues distances entre le domicile et le lieu de travail démotivent le personnel et peuvent même avoir une influence sur la santé des travailleurs.. » - extrait de « L'impact du stress de la mobilité sur la productivité du travailleur » Michel Lagrou, LUCINA*

## 3. QUID DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

En matière de transport public, il est utile de rappeler que le prix payé par l'utilisateur est volontairement inférieur au coût du service rendu. C'est la mission même du service public.

### 3 EN REGION WALLONNE

#### ► Les bus

Pour favoriser les déplacements en transports en commun, les TEC ont instauré :

- la gratuité pour les moins de 6 ans et les 65 ans et plus,
- des tarifs réduits pour les moins de 25 ans et les 60-64 ans,
- une réduction pour les familles nombreuses et pour les VIPO,
- la gratuité pour les invalides de guerre et les titulaires d'une réduction à titre patriotique.





### Différentes formules de titres de transport des TEC • Tarifs 2004

- 1 Prix variables en fonction de la région et de l'achat de la carte en prévente.
- 2 Prix variables en fonction de la région et de l'achat de la carte en prévente.
- 3 Pour calculer le prix d'un trajet, les TEC ont divisé le territoire de la Région wallonne en zones. Les zones de départ et d'arrivée, ainsi que le nombre de zones qui les séparent, permettent de calculer le prix du trajet. Pour déterminer votre zone : site internet

[www.tec-wl.be/index.aspx?Pageld=631890300717812500#](http://www.tec-wl.be/index.aspx?Pageld=631890300717812500#) (calculer le nombre de zones de votre trajet) ou info Tec Charleroi: 071/23.41.15, Liège- Verviers: 04/361.94.44, Brabant-wallon: 010/23.53.53, Hainaut: 065/38.88.15 Namur - Luxembourg: 081/25.35.55

Carte 8 voyages <sup>1</sup>	5,60 à 6,60 □
Carte 10 voyages <sup>2</sup>	6,20 à 6,70 □
Carte 1 jour	5,50 □
<b>Billet</b>	
De 0 à 6 ans	Gratuit
De 6 à 12 ans	1,20 □
12 ans et +	1,20 à 3,60 □ <sup>3</sup>
65 ans et +	Gratuit
<b>Abonnements</b>	
Pour les 25 à 59 ans	
1 semaine	8,50 à 20 □
1 mois	25,50 à 59,70 □
12 mois	208 à 446 □
Pour les – de 25 ans et les 60-64 ans	
1 mois	19,30 à 50,80 □
12 mois	148 à 384 □

## ► Trains

Une partie ou la totalité du coût de votre Carte Train est à charge de votre employeur.

Deux cas de figures peuvent se présenter :

- votre employeur n'a pas conclu de convention avec la SNCB. Vous paierez la totalité de votre Carte Train. Le remboursement de la part patronale se fera via votre employeur qui vous en communiquera les modalités
- votre employeur a conclu une convention avec la SNCB. Sur présentation de l'attestation fournie par votre employeur au guichet, vous paierez soit le prix de la Carte Train diminuée de la part patronale (de 56 à 64,9 % du prix total de la carte), soit rien du tout si votre employeur prend en charge la totalité du coût de votre Carte Train. Ce système est appelé le tiers payant.





## Différentes formules de titres de transport de la SNCB • Tarifs 2004

### Carte Train réseau (voyage dans tout le réseau) pour trajet de +146 km aller

	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>ère</sup> classe
1 semaine	66 □	101 □
1 mois	220 □	338 □
3 mois	615 □	947 □
12 mois	1977 □	3045 □

### RAILFLEX (2 à 3 fois/semaine le même aller/retour) : carte nominative

Ex. : 5 aller/retour Liège-Bruxelles 53 □ ⇒ 5,30 □ par voyage

### Abonnement SNCB – TEC

#### Cartes train trajet et réseau

Adultes	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	8 □ (Liège : 11□)	24 □ (Liège : 27□)	69 □ (Liège : 77□)	200 □ (Liège : 252□)
+ 60/ -25 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	8 □ (Liège : 11□)	18 □ (Liège : 24□)	52 □ (Liège : 66□)	142 □ (Liège : 182□)

#### Cartes train scolaires

- 25 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 moi
	/	18,50 □ (Liège : 24□)	52 □ (Liège : 66□)	142 □ (Liège : 182□)
25 ans et +	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	/	24 □ (Liège : 27□)	69 □ (Liège : 77□)	200 □ (Liège : 252□)

### Abonnement SNCB – STIB

Adultes	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	10,50 □	35 □	98 □	350 □
+ 60 ans/-25 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	7,50 □	25,20 □	71 □	255 □

### Abonnement SNCB – De Lijn

#### Cartes train trajet et réseau

25-59 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	5,40 □	17,80 □	49,00 □	130,00 □
60 ans et +	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	4,50 □	14,90 □	40,50 □	107,00 □
-25 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	3,50 □	11,50 □	31,50 □	80,00 □

#### Cartes train scolaires (valables tous les jours)

25 ans et +	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	/	17,80 □	49,00 □	130,00 □
- 25 ans	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
	/	11,50 □	31,50 □	90,00 □

### Abonnement Scolaire (- de 26 ans) Ex. Liège – Louvain-la-Neuve

	1 mois	3 mois	12 mois
Étudiants – 18 ans	72 □	204 □	655 □
Étudiants entre 18 et 26 ans	120 □	337 □	1.084 □

### Abonnement Généraux urbains

	Bruxelles	Charleroi/Liège
Adultes	39 □	31 □
-25 ans/+ 60 ans	28,50 □	26,60 □



<b>Billet senior</b>		
<b>65 ans et +</b>	3 ☐ aller/retour	
<b>Réductions pour les enfants de – de 12ans</b>		
	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>ère</sup> classe
<b>– 6 ans</b>	Gratuit (sans place assise)	Gratuit (sans place assise)
	Billet tarif enfant à 50% (avec place assise)	Billet tarif enfant à 50% (avec place assise)
<b>6 à 12 ans</b>	Gratuit avec restrictions	Billet tarif enfant à 50%
<b>La carte de réduction Familles Nombreuses (3 enfants et +) – de 25 ans</b>		
	- 50% pour - 12 ans	
	- 75% (1 <sup>ère</sup> classe) et gratuit (2 <sup>e</sup> classe)	
<b>Carte de réduction V.I.P.O.</b>		
	- 50% ( 2 <sup>e</sup> classe)	
<b>Billet de ou vers l'Aéroport de Bruxelles</b>		
Bruxelles à Bruxelles-National	2,60 ☐ par trajet	
Zaventem à Bruxelles-National	1,40 ☐ par trajet	
<b>Billet de gares de Belgique vers l'Aéroport de Charleroi</b>		
	<b>10 ☐ aller/retour + TEC</b>	
<b>Campus : - 26 ans : (2 à 3 fois aller/retour par semaine – carte valable 49 jours)</b>		
	<b>Ex : 5 aller/retour, Liège – Louvain-la-Neuve</b>	
Etudiants - 18 ans	25,50 ☐ → 2,55 ☐ par voyage	
Etudiants entre 18 ans et 26 ans	42,00 ☐ → 4,20 ☐ par voyage	
<b>Go Pass (- de 26 ans) : valable 1 an + nominatif</b>		
10 trajets simples :	41,50 ☐	
<b>Multi Pass (Mini-groupes)</b>		
Un Multi Pass pour maximum 3 voyageurs :	37 ☐	
Un Multi Pass pour maximum 4 voyageurs :	43 ☐	
Un Multi Pass pour maximum 5 voyageurs :	47 ☐	
<b>Key Card (Petits trajets)</b>		
2 <sup>e</sup> classe:	8 trajets simple à 10 ☐	
1 <sup>ère</sup> classe :	8 trajets simple à 15 ☐	
<b>Carte Ozone (pour voyages occasionnels)</b>		
10 trajets simples :	91,20 ☐ → 9,12 ☐ par voyage	
<b>Ticket Jump (zone Bruxelles : Train + Tram + Métro + Bus)</b>		
Ticket Jump 1 jour :	3,80 ☐	
Ticket Jump de 1 voyage :	1,40 ☐	
Ticket Jump de 5 voyages :	6,50 ☐	
Ticket Jump de 10 voyages :	9,80 ☐	
<b>Carte 50%</b>		
1 mois	16,80 ☐	
12 mois	151 ☐	
<b>Voyages en groupe (15 pers.)</b>		
	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>ère</sup> classe
- ,50% en fonction de l'occupation du train	6,80 ☐	10,50 ☐
- 70% en fonction de l'occupation du train	4,20 ☐	6,70 ☐



## Différentes formules de titres de transport de la STIB • Tarifs 2004

Carte 1 voyage	1,40	□
Carte 5 voyages	6,50	□
Carte 10 voyages	9,80	□
Carte 1 jour	3,80	□
<b>Abonnement MTB (STIB+TEC+DE LIJN)</b>		
1 mois	39,00	□
12 mois	390,00	□
1 mois junior/senior *	28,50	□
12 mois junior/senior	285,00	□
<b>Abonnement J</b>		
Pour les 0 à 6 ans	0	□ si accompagné d'un adulte avec titre de transport
Pour les 6 à 12 ans	0	□ sans condition d'accompagnement par un adulte
<b>Abonnement scolaire</b>		
<b>Famille avec 1 ou 2 enfants</b>		
1 <sup>er</sup> abonnement	200,00	□
2 <sup>e</sup> abonnement	120,00	□
<b>Famille avec 3 enfants ou plus</b>		
1 <sup>er</sup> abonnement	160,00	□
2 <sup>e</sup> abonnement et 3 <sup>e</sup> abonnement	80,00	□
4 <sup>e</sup> abonnement et suivants	0	□
<b>Abonnement STIB</b>		<b>Abonnement STIB+TEC</b>
1 mois	35,00	□ 35,00
12 mois	350,00	□ 350,00
1 mois junior/senior	25,20	□ 25,20
12 mois junior/senior	255,00	□ 255,00
<b>Abonnement STIB+DE LIJN</b>		<b>Abonnement STIB+SNCB</b>
1 semaine	–	□ 10,50
1 mois	35,00	□ 35,00
3 mois	96,30	□ 98,00
12 mois	350,00	□ 350,00
1 semaine junior/senior	–	□ 7,60
1 mois junior/senior	25,20	□ 25,20
3 mois junior/senior	69,30	□ 71,00
12 mois junior/senior	255,00	□ 255,00
<b>Abonnement 65+ +</b>		
1 mois	8,50	□
12 mois	92,00	□
<b>Abonnement VIPO</b>		
1 mois	7,70	□
12 mois	77,00	□
<b>Abonnement « Everybody »</b>		
1 mois	45,00	□
12 mois	450,00	□
<b>Abonnement Vélo</b>		
12 mois	15,00	□



## A BRUXELLES

### ► Les bus

Pour favoriser les déplacements en transports en commun, la STIB a instauré, plusieurs formules d'abonnements pour attirer la clientèle (voir tableau p.10), à savoir :

- diverses formules d'abonnements combinés (STIB, TEC, DE LIJN, SNCB et vélo),
- un abonnement limité au réseau de la STIB, 10% moins cher que l'abonnement combiné STIB-TEC et De Lijn (pour les gens qui n'ont pas besoin de cet abonnement combiné),
- l'abonnement 28 jours appelé abonnement « Everybody » n'étant pas nominatif et permettant à n'importe qui de l'utiliser dans une famille ou une entreprise,
- la gratuité jusqu'à 12 ans.



## PART DES DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT DANS LE BUDGET D'UN MÉNAGE

Le coût d'une voiture est régulièrement sous-évalué dans un budget familial. En réalité, la partie consacrée aux déplacements quotidiens, tous types confondus, oscille entre 10 et 20% du budget total du ménage. En comparaison, celle du logement est de 26 à 28%.

Il est parfois difficile, pour un particulier, d'évaluer le coût de revient complet de sa voiture, parce que les dépenses ne sont pas régulières : l'achat d'une voiture neuve, l'assurance annuelle, l'entretien ou les frais de carburant n'interviennent pas au même moment.

Les derniers chiffres disponibles (2001) montrent que les transports absorbent une part de plus en plus importante du budget familial en particulier pour les postes relatifs au carburant et à l'achat d'un véhicule. Et la part relative à l'achat d'une voiture s'avère importante quelle que soit la classe sociale. En 2000, les ménages ont affecté 14% de leur budget aux transports, contre 12.4% en 1999.

Si des différences régionales existent (les ménages wallons consacrent une part plus importante de leur budget à la voiture), la tendance est la même dans tout le pays.

Cette dépense importante peut s'expliquer, entre autre, par l'image et la place donnée à la voiture dans notre société. La publicité et le marketing évoquent la liberté, le confort, la puissance et même la famille pour vendre des autos de plus en plus grandes et de plus en plus chères. On entre ainsi dans une logique de sur-consommation, en mettant de côté la fonction première de la voiture, à savoir la mobilité.



Il est donc essentiel de recentrer les choses sur l'accès équitable à la mobilité, en rappelant que les transports en commun sont là pour assurer un service public, à prix raisonnable. Or, la pression financière est plus importante dans les ménages à revenus plus modestes. C'est donc pour le droit à la mobilité qu'il faut se battre.

### Evolution de la structure du budget des ménages • 1995-2000- Belgique

Rubriques les plus importantes	1996/1997	1997/1998	1999	2000
Loyer brut	22.5%	21.7%	21.2%	20.8%
Alimentation, boissons, tabac	16.8%	16.4%	15.8%	15.6%
Transport	10.6%	11.9%	12.4%	14.0%
Culture et loisirs	9.0%	9.2%	9.0%	8.8%
Meubles/App. ménagers	6.5%	6.3%	6.5%	6.6%

En Région wallonne, nous disposons de données détaillées par densité de population. Si, en moyenne, un ménage wallon dépense 13.69% (environ 3700 euros par an par ménage) de son budget aux transports, le pourcentage s'élève à 16.02% pour un ménage habitant une région rurale (moins de 100 habitants au km<sup>2</sup>) alors que 12.69% y sont consacrés dans une région « urbanisée ».

Ces montants comprennent l'achat d'un véhicule ou d'un vélo, les dépenses liées à leur utilisation (pièces détachées et accessoires, carburant, entretien et réparations, location de garage ou de véhicule, taxes de roulages), les services de transports (TEC, chemins de fer, transport urbain) et les autres frais (parkings, péages,..)

## 5. COMBIEN ME COÛTE MON AUTO ?

Quand on s'interroge sur le coût de sa voiture personnelle on se limite bien souvent à 3 ou 4 « postes classiques » comme le prix d'achat, le carburant, l'assurance ou encore les frais d'entretiens. Si on veut déterminer combien coûte une voiture, il faut prendre en compte tous les aspects suivants :

les frais liés à l'achat ou la location et à l'utilisation d'un véhicule :

### → le carburant

Pour déterminer le coût du carburant, faites le plein, notez le kilométrage affiché au compteur puis utilisez votre véhicule jusqu'à ce que le réservoir soit presque vide. Puis, faites de nouveau le plein. Divisez le nombre de kilomètres parcourus depuis le début de l'essai par le nombre de litres requis pour faire le plein. Résultat = le nombre de kilomètres parcourus par litre par votre véhicule.



$\frac{\text{Nombre de km parcourus}}{\text{Nombre de litre pour faire le plein}} = \text{Nombre de km/litre parcouru par le véhicule}$

### → le coût du stationnement

### → la perte de valeur du véhicule

La perte de valeur est habituellement le coût le plus important du véhicule. C'est aussi celui qui est le plus difficile à calculer car on ne le connaît qu'au moment de la vente de la voiture.

On peut influencer le coût de la perte de valeur de nombreuses manières :

- par le choix du modèle de voiture,
  - la façon de l'utiliser et de l'entretenir,
  - la fréquence avec laquelle on change de voiture
  - ou en choisissant une occasion plus ancienne ou une voiture neuve moins chère.
- Aussi, certaines marques conservent leur valeur mieux que d'autres. Généralement, la meilleure façon de limiter le coût de la perte de valeur est d'acheter une occasion d'un modèle moins recherché, de bien la traiter et de la garder longtemps.

### → Les entretiens et réparations

Au delà des entretiens réguliers tels que les changements de pneus, d'huile, d'essuie-glaces, etc, certains frais de réparation peuvent fortement entamer votre budget.

Or, si le coût de la perte de valeur du véhicule diminue avec l'âge de la voiture, il peut être compensé par des coûts de réparation plus importants. Souvent proportionnels à l'âge de la voiture, ces coûts sont par ailleurs difficiles à estimer. De ce fait, il peut être utile de prévoir un budget pour ce type de frais.

Quand on achète une nouvelle voiture, on est toujours couvert par la garantie du constructeur. Les périodes de garantie diffèrent d'une marque à l'autre et peuvent parfois atteindre une durée allant jusqu'à 3 ans. De ce fait, on peut acheter une voiture d'occasion et toujours profiter d'une garantie du constructeur.

Quand on achète une voiture d'occasion chez un concessionnaire, on reçoit une garantie d'au moins 3 mois, parfois plus (jusqu'à un an) en fonction de l'âge de la voiture. La voiture doit dans tous les cas faire l'objet d'un contrôle technique positif. De nos jours, les nouvelles voitures sont garanties pour les risques de corrosion. Ces garanties durent en général 6 ans, mais on peut trouver des voitures offrant des garanties allant jusqu'à plus de 10 ans. Ceci est évidemment valable pour les voitures d'occasion.

Les frais d'entretien (certaines marques offrent des maintenances gratuites pendant des périodes allant jusqu'à 3 ans), le lavage et d'autres dépenses doivent être ajoutées au calcul du coût de revient. Pour minimiser ces frais, on peut aussi exécuter certaines opérations de maintenance soi-même.



Pour calculer les coûts annuels de perte de valeur, soustrayez la valeur de reprise de votre voiture (voir Moniteur de l'automobile) à sa valeur à l'achat et divisez ce chiffre par le nombre d'années pendant lequel vous pensez posséder la voiture.

$$\frac{\text{Prix du véhicule à l'achat} - \text{valeur de reprise du véhicule}}{\text{Nombre d'années de possession du véhicule}} = \text{la perte de valeur du véhicule}$$

### → la taxe de mise en circulation

La taxe de mise en circulation est due à l'achat de tous véhicules neufs. Elle est calculée sur la puissance fiscale ou sur la puissance réelle de la voiture, suivant le critère le plus pénalisant.

Sur les véhicules d'occasion, la taxe de mise en circulation est aussi appliquée mais avec un taux décroissant de 10% par année d'ancienneté du véhicule.

**Par exemple :** -10 % entre la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> année, -20 % entre la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> année d'ancienneté, etc.

Un minimum de 61,97 euros sera perçu dans tous les cas.

#### Taxe de mise en circulation-exercice d'imposition 2003 pour une voiture neuve

Puissance Fiscale	Puissance Moteur		Taxe	Taxe LPG
			Essence ou diesel	
1 – 11 CV	0 - 136 CH	0 - 100 kW	61,50 □ à 495 □	197 □ (à partir de 11 CV)
12 – 17 CV	137 – 211 CH	101 – 155 kW	867 □ à 2.478 □	569 □ à 2.180 □
+ 18 CV	+ 212 CH	+ 156 kW	4.957 □	4.659 □

### → la taxe de circulation

La taxe de circulation est perçue chaque année à la date anniversaire de la mise en circulation du véhicule. Le montant est différent suivant qu'il s'agit d'une voiture essence, diesel ou LPG.

#### Taxe de circulation-exercice d'imposition 2003

Puissance Fiscale	Puissance Moteur	Taxe complémentaire (LPG)
4 CV – 7 CV	61,12 □ à 144,41 □	89,16 □
8 CV – 13 CV	178,60 □ à 466,49 □	148,68 □
14 CV – 17 CV	539,88 □ à 993,30 □	208,20 □
18 CV – 20 CV	1.183,36 □ à 1.563,14 □	208,20 □

Cette taxe sera totalement supprimée en 2006.

#### Taxe compensatoire des accises pour les voitures diesel- 2004

Puissance Fiscale	Montant annuel de la taxe
4 CV – 10 CV	11,28 □ à 84,72 □
11 CV – 20 CV	113,88 □ à 1.226,28 □
21 CV – 30 CV	1.293,84 □ à 1.901,88 □
31 CV – 40 CV	1.969,44 □ à 2.577,48 □

→ la **taxe compensatoire des accises**, appliquée aux voitures fonctionnant au diesel. Elle est payable annuellement et en même temps que la taxe de circulation. Cette taxe sera réduite d'année en année pour être totalement éliminée en 2008.



## → les assurances

L'assurance auto se subdivise en général en trois composants :

- la responsabilité civile obligatoire (RC) dont le montant dépend de la puissance du véhicule, de son caractère sportif, de son bonus-malus et de l'âge du conducteur.
- l'omnium (ou tout risque) couvre les accidents pour lesquels on est en tort, l'incendie, les phénomènes naturels et le vol. Le montant varie essentiellement en fonction de la valeur neuve du véhicule, d'un degré de bonus malus spécifique et de la franchise à payer lors d'un accident. L'omnium partielle quant à elle ne couvre pas les accidents.
- l'assistance juridique (montant fixe)

Certaines assurances proposent d'autres types de couvertures suivant différents critères comme l'âge ou le lieu de résidence.

Les primes des assurances auto peuvent varier considérablement malgré l'uniformité du système Bonus Malus. Des différences de plus de 125 euros peuvent être constatées. Un bon conducteur paiera en Responsabilité Civile Auto toujours entre 200 et 370 euros suivant la puissance du véhicule (Kilowatt).

La Protection Juridique Auto incorporée dans le contrat principal, coûte entre 25 et 50 euros selon l'étendue des garanties. Pour l'Omnium il nous est impossible de donner des prix moyens. La tarification est complètement libre et dépend énormément de la taxation du risque par la compagnie.

## → frais de financement

Pour les particuliers, la formule la plus classique consiste à prendre un prêt à tempérament auprès d'une banque. Le remboursement est constant pendant toute la durée du crédit, ce qui évite les mauvaises surprises. Ce type de financement est applicable aussi bien pour les voitures neuves que d'occasion. Dans ce dernier cas, le taux d'intérêt risque d'être plus élevé que pour les voitures neuves. L'acompte s'élève en moyenne à 30% de la valeur du véhicule. La loi exige maintenant que les Taux Annuels Effectifs Globaux (TAEG) soient clairement indiqués pour permettre une meilleure comparaison des offres. Outre les intérêts, le TAEG comprendra tous les autres frais afférents au crédit. A noter aussi la variante appelée vente à tempérament au cas où le vendeur se chargerait du financement du véhicule qu'il vend.

Le leasing est une autre formule qui s'adresse plus particulièrement aux entreprises ou aux indépendants. La voiture est achetée par la société de leasing et louée à l'utilisateur pour un montant basé sur la valeur de la voiture, la durée du contrat et la valeur résiduelle convenue au moment de la signature du contrat. Le leasing évite tout paiement d'acompte et donc toute immobilisation de capital. La TVA sur le loyer est récupérable à concurrence de 50% comme tous frais de véhicule.

Le leasing opérationnel est une variante du leasing classique pour lequel tous les frais (assurance, taxes, entretiens, remplacement de pièces d'usure, ...) sont compris dans le loyer mensuel.



## → le coût du capital

Pour obtenir une vue complète et précise des dépenses liées à sa voiture, on doit inclure le coût du capital investi. Par exemple, si on dépense 12.400 euros pour l'achat d'une voiture, on ne recevra pas les intérêts correspondants à cette somme sur un compte bancaire.

## COÛT ANNUEL DU VÉHICULE

Imaginez que vous disposez d'une voiture diesel moyenne familiale d'une valeur de 12.000 euros à l'état neuf, d'une puissance de 12CV et datant de 2002. Vous faites en moyenne 15.000 km/an. Voici son coût annuel :

### Coûts d'utilisation du véhicule

DÉPENSES		CÔÛT
Amortissement du véhicule *		2.000 □
Assurances	+	1.100 □
Taxes	+	447 □
<b>Total des coûts fixes</b>	<b>=</b>	<b>3.547 □</b>
Coût annuel de carburant **		816 □
Entretien	+	250 □
Coûts annuels de pneus	+	280 □
<b>Total des coûts variables</b>	<b>=</b>	<b>1.346 □</b>
Total des coûts fixes		3.547 □
Total des coûts variables	+	1.346 □
Coûts divers (lavage automatique, parking, carpettes, etc.)	+	350 □
Location de parking (si location mensuelle x 12)	+	446 □
<b>Total des coûts d'utilisation</b>	<b>=</b>	<b>5.689 □</b>
<b>Nombre de Km parcourus</b>	<b>÷</b>	<b>15.000</b>
<b>Total des coûts par km</b>	<b>=</b>	<b>0,38 □ /km</b>

\* Pour déterminer le coût annuel d'un véhicule, il faut partir de sa valeur d'amortissement. Pour ce faire, si vous faites 15.000 km/an, on peut estimer que vous allez garder votre véhicule pendant 6 ans. On divise donc le prix d'achat du véhicule par 6 et on obtient sa valeur d'amortissement.

\*\* Exemple : Déterminez combien vous faites de km avec un plein. Disons 800 km avec un plein (52 litres de carburant). Vous divisez 15.000 km par 800 = 18,75, qui est le nombre de pleins réalisés pour faire 15.000 km. Vous multipliez ensuite 18,75 par 52 (capacité du réservoir de carburant pour faire le plein) x 0,837 (le prix du carburant au litre) : 18,75 x 52 = 975 x 0,837 = 816 euros

## 6. CONCLUSION

À l'heure actuelle, l'évaluation des coûts du déplacement fait l'objet de nombreux débats sur les points suivants :

- Quels coûts prendre en compte ? Les coûts qui nous viennent à l'esprit le plus clairement quand on parle de coût indirects, à savoir ceux liés au bruit ou à la pollution atmosphérique ? Ou faut-il y inclure également les notions de confort, d'autonomie d'un mode de transport par rapport à un autre ?
- Comment chiffrer ces coûts ?



- Serait-ce pertinent de faire supporter ces coûts (ou une partie d'entre eux) par l'usager, quelque soit son mode de transport ?
- Quels doivent être les objectifs à poursuivre par les pouvoirs publics ? Veiller à faire transparaître les coûts réels du mode de déplacement ou plutôt tenter, par ce biais, d'atteindre des objectifs environnementaux, économiques et sociaux ?

Toutes ces questions font justement de plus en plus clairement l'objet de réflexion de la part des scientifiques, des universitaires, des autorités politiques et des partenaires sociaux. Il est évident que l'enjeu des coûts des déplacements se situe au niveau de leur internalisation. Celle-ci pourrait prendre la forme de péage à l'entrée des villes, de la taxation des camions et des voitures par km parcourus, etc.

Souvent présentée comme une liberté, la mobilité a pour objectif de permettre aux gens d'accéder aux lieux de travail, d'habitation, de commerces et de loisirs. Or, force est de constater que si nous continuons à nous déplacer de la même manière que maintenant, nous courrons tout droit à la catastrophe. Le simple fait de constater les embarras de circulation aux moindres accidents ou travaux démontre que la route n'a plus la possibilité d'accueillir un nombre suffisant de nouveaux véhicules.

L'idée n'est pas de bannir définitivement la voiture mais de veiller à utiliser au mieux chaque mode de transport, en fonction des avantages économiques, sociaux et environnementaux qu'ils représentent.

**EXEMPLE :** Pour transporter 20 000 personnes à l'heure dans chaque direction à Bruxelles, situation correspondant au trafic métro de la rue de la Loi, il faut, si le transport se fait par :

#### TRAMWAY

une zone de 12m de chaussée avec 2 doubles voies (intervalle : 90 secondes avec 250 voyageurs par tramway).



#### METRO

un tunnel ou site propre intégral à double voie de 7,5m de largeur (1 voie par direction, intervalle : 180 secondes ou 3 minutes avec 1.000 voyageurs par convoi).



#### AUTOBUS

une route de 18m de largeur, soit 3 voies dans chaque direction (intervalle : 45 secondes avec 80 voyageurs par autobus).



#### AUTOMOBILE

une route de 90m de largeur soit 15 voies dans chaque direction à raison de 1.000 voitures par voie avec une occupation moyenne de 1,33 personne par voiture.



Pour une mobilité intelligente, il est donc primordial de veiller à utiliser tous les modes de transport de manière complémentaire.

**La mobilité est un droit mais représente également un coût énorme pour l'individu et la société. Soyons donc attentif à répartir l'impact de ces coûts de façon équitable et durable.**



## 7. TÉMOIGNAGE SUR LE CHANGEMENT DE MODE DE TRANSPORT

Depuis 2002, la réforme de l'impôt des personnes physiques permet aux personnes qui choisissent les transports en commun ou le covoiturage pour se rendre à leur travail d'opter, au même titre que les personnes qui utilisent leur véhicule personnel, pour la déclaration des frais professionnels (0,15 € par kilomètre parcouru).

Bien que cette réforme limite le kilométrage à un maximum de 50 km aller et 50 km retour, la déclaration des frais professionnels devient plus intéressante que le forfait appliqué auparavant (pour autant que la distance aller soit supérieure à 25 km)

Afin de mieux illustrer le côté plus que positif de cette réforme, voici le témoignage d'un couple travaillant pour un organisme de la Région wallonne.

Josette et son mari habitent Flémalle et travaillaient tous les deux à Charleroi jusqu'en 2003.

En 1998, suite à un changement SNCB qui ne leur permet plus d'avoir un train direct « Flémalle – Charleroi » et lassés de rater chaque jour leur correspondance à Namur, ils décident d'utiliser leur véhicule.

Durant 3 ans, ils parcourent donc 184 km avec leur voiture pour se rendre au travail.

En pratique, au niveau des contributions, l'application est la suivante :

– L'époux choisit les frais professionnels et déduit de ses revenus :

$220 \text{ (jours de travail)} \times 184 \text{ (km parcourus)} \times 0,15 =$

**6.072** €

– Josette bénéficie du forfait

Pendant ces 3 ans, le ministère des finances leur rembourse chaque année :

**2.198** €

Mais, au bout de 3 ans... le véhicule doit être changé !

Début 2001, suite à l'achat d'un nouveau véhicule, ils décident de reprendre le train. Au départ de la gare de Huy (à 21 km de Flémalle), il y a un train direct pour Charleroi.



- Pour l'année 2001, au niveau des contributions, l'application est la suivante :

Les 21 km réalisés en voiture sont insuffisants pour que les frais professionnels soient plus importants que le forfait.

Les 2 époux bénéficient donc chacun du forfait et le remboursement est de : **446** ♂

- En 2002, suite à l'application de la nouvelle réforme fiscale :

L'époux déduit :

21 km réalisés en voiture :  $220 \times 42 \times 0,15 =$  **1.386** ♂

50 km réalisés en train :  $220 \times 100 \times 0,15 =$  **3.300** ♂

Josette déduit :

50 km réalisés en train :  $220 \times 100 \times 0,15 =$  **3.300** ♂

Tous deux déclarent les frais professionnels et le remboursement est de :

....

***Le véhicule est économisé ... et le carburant aussi !***

- Depuis le 01/01/2003, le remboursement patronal (Région wallonne) de l'abonnement est aussi devenu beaucoup plus important, il est passé de 54% à 88% !

Depuis 2003, Josette travaille à Namur.

Un abonnement Flémalle-Namur coûte **109,00** ♂

L'intervention de la Région wallonne s'élève à **- 95,90** ♂

La SNCB offre un pourcentage de l'abonnement sous forme d'épargne (portefeuille électronique) **- 0,10** ♂

Prix coûtant suite aux réductions

La « cerise sur le gâteau »... c'est qu'entre Flémalle et Namur, il y a 50 km... et que le couple continuera à déduire ses frais professionnels dans les mêmes conditions !

NB : Il est important de préciser que le montant de remboursement de contributions n'est influencé que par les frais professionnels (la famille et le prêt hypothécaire et les revenus étant inchangés sur



Une édition de la CSC francophone - Septembre 2004  
Avec le soutien de la Région wallonne

Éditeur responsable : Pino Carliño – CSC – chaussée de Haecht, 579 – 1031 Bruxelles

## BIBLIOGRAPHIE

- Annuaire statistique de la Wallonie, Ministère de la Région wallonne, 2002
- Bernheim T., de Beer de Laer H., Debeuckelaere K., Dresselaers P., Frère J-M., Gouzée N., Pauwels J., Tulkens P., Van Den Berghe S., Van Eeckhout D., Van Ierland W., Valvez S., Zuinen N., « *Un pas vers un développement durable ?* », Résumé exécutif du Rapport fédéral sur le développement durable 2002, 16 p.
- Beuthe M., Degrandart F., Geerts J-F., Jourquin B., « *External costs of the Belgian interurban freight traffic : a network analysis of their internalisation* », Transportation Research part D, 2002.
- Debauche W., « *La route : acteur de la mobilité et de l'économie* », CRR, 2000, 39 p.
- « *Dépenses des ménages liées au transport* », document de travail de l'observatoire de la mobilité
- « *Evaluation of the implementation of the charter on transportenvironment and health* », OMS, 1999.
- « *Les coûts de la désurbanisation* », CPDT, Thème 7.1, rapport intermédiaire de la subvention 1999, Guide/CREAT/LEPUR, mai 2001.
- « *Les coûts globaux des transports routiers de personnes en Région wallonne* », CIRIEC, Université de Liège, N°2000/02
- « *Les coûts marginaux externes des transports de personnes sur les routes urbaines en Région wallonne* », CIRIEC, Université de Liège, N°2000/03
- « *Mieux utiliser sa voiture, Réseau Eco-consommation* », Fiche n°119
- « *Mobilité urbaine* », CAPAS, février 2000.
- Service Public Fédéral Finances, Mesures fiscales en faveur des automobilistes, Service information, 2004
- Service Public Fédéral Finances, Tarifs de la taxe de circulation complémentaire, Service information, 2004
- Service Public Fédéral Finances, Taux de la taxe compensatoire des accises, Service information, 2004
- Service Public Fédéral Finances, Taux de la taxe de mise en circulation, Service information, 2004
- « *Train et environnement : la voie vers une mobilité durable* », SNCB, septembre 2001, 36 p.